

УДК 327.8

ББК 66.4(0),3

**ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КИТАЙСКОГО
ПРОЕКТА**

«ОДИН ПОЯС - ОДИН ПУТЬ»

Куликов С. П.,

студент 3 курса ИСПН

Уральский федеральный университет

им. первого Президента России

Б.Н. Ельцина

г. Екатеринбург, Россия

E-mail: s.p.kulikov@mail.ru

**POLITICAL PROBLEMS OF IMPLEMENTATION OF THE CHINESE
PROJECT "ONE BELT IS ONE WAY"**

Kulikov S.

Student 3 courses ISPN

Ural Federal University

them. The first President of Russia

B.N. Yeltsin

Yekaterinburg, Russia

E-mail: s.p.kulikov@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В статье анализируются политические разногласия Китая с государствами Европы и Азии, которые могут помешать интеграции экономического пространства на евразийском континенте, и методы их преодоления. Особое внимание уделяется принципам, на которых китайское правительство предлагает развивать сотрудничество. Автор перечисляет основные вопросы, по которым китайским лидерам необходимо найти консенсус с представителями других государств для успешного строительства экономических коридоров из Азии в Европу. Отдельно говорится о роли РФ

в проекте и состоянии российско-китайских отношений на данный момент. В заключении ещё раз подчёркивается важность развития политической коммуникации для успешной экономической интеграции в рамках «Нового шёлкового пути».

ABSTRACT

The article analyzes the political obstacles between China and the countries of Europe and Asia, which may prevent the integration of the economic space of the Eurasian continent, and methods to overcome them. Particular attention is paid to the principles on which the Chinese Government proposes to develop cooperation. The author lists the main issues which the Chinese leaders need to reach a consensus with the representatives of other States for the successful construction of economic corridors from Asia to Europe. Separately, it referred to the role of Russia in the project and the condition of Russian-Chinese relations at the moment. In conclusion, once again emphasized the importance of political communication for successful economic integration in the framework of the "New Silk Road".

Ключевые слова: Китай, Экономический пояс шёлкового пути, интеграция, международные проблемы, политическая коммуникация.

Key words: China, the economic belt of the silk road, integration, international problems, political communication.

В конце XX - начале XXI века ряд государств заявили о проектах создания транспортных коридоров на евразийском пространстве. Так в 1993 г. Евросоюз предложил независимым государствам Центральной Азии и Кавказа проект реализации концепции восстановления «шёлкового пути» посредством создания транспортной и коммуникационной сети TRANCEKA – транспортного коридора «Европа – Кавказ – Азия». В 1998, 2006, 2011 гг. США презентовали свои проекты «Современного шёлкового пути» через территорию Афганистана. Свои идеи предлагали также Монголия и Индия, однако наибольший интерес у мировой общественности вызвал проект Китая, о котором в 2013 г. заявил Председатель КНР Си Цзиньпин - создание

«Экономического пояса шёлкового пути» и «Морского шёлкового пути – 21».

Китайские маршруты под лозунгом «Один пояс – один путь», по мнению эксперта в области международных отношений в Азии Н.Б. Лебедевой, «запланированы как мега-проект глобализации по-китайски на едином интеграционном поле или как Новый мировой экономический порядок» [5]. Согласно замыслу китайской стороны, проект должен охватить страны евразийского континента, которые планируется связать между собой единой транспортной инфраструктурой, первоначальной стоимостью в 21 трлн. долл. Транспортные маршруты будут проходить по следующим направлениям:

1. Сухопутный маршрут:

- Китай – Центральная Азия – Россия – Европа;
- Китай – Центральная Азия – Западная Азия – Персидский залив и Средиземное море;
- Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан.

2. Морской маршрут:

- Китай – Южно-китайское море – Индийский океан – Европа;
- Китай – Южно-китайское море – Тихий океан.

Для государств, через территорию которых планируется провести маршрут, открывается множество возможностей, будь то доступность рынков Центральной Азии, сокращение времени на доставку большого объёма товаров от побережья Тихого океана до Европы и обратно, увеличение инвестиций на развитие азиатских стран. Для китайской стороны постройка проекта – это отличная возможность ускоренно развить западные провинции Китая, улучшить доступ к рынкам сбыта китайской продукции, реформировать китайскую экономику.

В основе китайского проекта лежит пять основных принципов мирного существования, на которых будет строиться диалог между государствами-участниками:

- 1) взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности;

- 2) взаимное ненападение;
- 3) невмешательство во внутренние дела друг друга;
- 4) равенство и взаимная выгода;
- 5) мирное сосуществование.

Экономическая сторона проекта ЭПШП и МШП-21 строится на принципах свободного передвижения капитала и либерализации торговли. Как заявляет китайская сторона, проект не должен быть ограничен только территорией исторического «шёлкового пути», предлагая принять участие в строительстве всем евразийским государствам.

Тем не менее «Экономический пояс шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь-21» требует разрешения ряда политических проблем.

Во-первых, уже существуют различные проекты локальной интеграции экономического пространства в Евразии. В качестве разрешения этого затруднения Китай предлагает совместную политическую координацию и работу над этими проектами, создание экономических коридоров вместо множества различных двусторонних маршрутов. Самый яркий пример выхода из данного затруднения – сотрудничество между Китаем и РФ по объединению усилий в рамках создания транспортного коридора между ЕврАзЭС и Китаем.

Во-вторых, нерешённой остаётся проблема политических разногласий в Южной Азии и проблема безопасности в Центральной Азии. В данном случае речь идёт, например, о пограничном конфликте между Индией и Пакистаном, а ведь, согласно договорённостям Китая и Пакистана, общая сумма которых оценивается в 75 млрд. долл.[3], экономический коридор должен пройти через территорию оспариваемого Индией и контролируемого Пакистаном Кашмира. Это в свою очередь лишь усиливает недоверие Индии к политике Китая. Кроме того, КНР приходится учитывать дестабилизирующий фактор Афганистана и террористическую угрозу для маршрута в Центральной Азии. Однако в данном случае само строительство пути, несмотря на опасности, может послужить фактором, который в свою

очередь окажет решающее влияние на разрешение проблемы безопасности, ведь радикализм в данном регионе напрямую связан с неблагоприятной экономической ситуацией, бедностью и безработицей. Огромные инвестиционные вливания, создание рабочих мест может кардинально изменить ситуацию в Центральной и Южной Азии.

В-третьих, политическая нестабильность и проблемы безопасности на Ближнем Востоке после «арабской весны» на данный момент мешают реализации проекта по территории Ближнего Востока. Гражданская война в Сирии и появление ИГ (запрещена в РФ) – это препятствия, без устранения которых нет смысла вести диалог о создании сухопутного транспортного маршрута с арабскими странами-экспортёрами нефти. В качестве решения данной проблемы Китай стремится не допустить военную интервенцию в САР, а также оказывает сирийскому правительству дипломатическую, финансовую и военную поддержку[1], наблюдает за переговорами официальной власти Сирии и оппозиции. Что касается террористической угрозы, то в данном случае китайская сторона пока не предпринимает активных действий по борьбе с ближневосточными террористами.

В-четвёртых, реализация МШП-21 сталкивается с необходимостью преодолеть политические разногласия Китая со странами Юго-Восточной Азии – прежде всего с Филиппинами и Вьетнамом. В основном это территориальные споры в Южно-китайском море, а также проблема пиратства. Китай для обеспечения безопасности проекта МШП-21 стремится реализовать стратегию «Нить жемчуга» - усилить своё военное присутствие в данном регионе путём создания военно-морских и военно-воздушных баз КНР[4]. Однако это лишь усиливает военно-политическую напряжённость: в регионе присутствуют корабли ВМФ США, и один неосторожный шаг может стать причиной военного конфликта.

В-пятых, это взгляд на реализацию проектов ЭШП и МШП-21 как на скрытую китайскую экспансию и стремление к китайской гегемонии в Евразии. Проблема заключается в том, что после создания

инфраструктурных объектов, появится необходимость в их обслуживании, и если у государства, на территории которого будет функционировать экономический коридор, окажется недостаточно квалифицированных кадров, то их места займут китайские рабочие. В рамках разрешения проблемы перенаселения Китая реализация ЭПШП выглядит хорошим способом найти жилье и работу китайским гражданам за территорией КНР, однако при этом служит очередным поводом для нагнетания страха перед «китайской угрозой». Что же касается Европы, то политики Евросоюза не проявляют особого интереса к созданию транспортных коридоров из Китая, так как видят в этом, в том числе инвестиционную экспансию[8]. КНР в данном случае видит решение проблемы в развитии международного диалога по вопросам интеграции евразийского пространства, а также реализации «мягкой силы» Китая посредством культурного обмена и создании информационной поддержки проекту.

Для РФ ЭПШП является возможностью с одной стороны подтвердить статус связующего звена между Западом и Востоком, а с другой – источником инвестиций для развития азиатских регионов РФ и отличным способом снижения издержек на содержание транссибирской магистрали. Тем не менее, как отмечает востоковед И.Ю. Фролова, «сегодня официальные формулировки относительно путей носят взаимно благожелательный, но при этом осторожный характер»[7]. Данное обстоятельство связано с тем, что, с одной стороны, ЭШМП для стран Центральной Азии является по отношению к ЕврАзЭС альтернативным проектом интеграции, а с другой – ЭПШП окончательно недоработан. Выход был найден посредством обеспечения политической коммуникации на высшем уровне и выработке плана сопряжения ЭПШП и ЕврАзЭС, однако в данном случае, как отмечают специалисты, говорить о достижении полного взаимопонимания между Китаем и РФ не приходится – лишь об «отложенном стратегическом партнёрстве»[2].

В канун завершения 2016 г. китайский министр иностранных дел Ван И в интервью китайской газете «Жэньминь жибао» заявил, что «Китай постоянно продвигает вперёд международное общественное благо – открытое, взаимовыгодное сотрудничество со странами строительства «Пояса и пути»[6]. Министр анонсировал проведение в мае 2017 г. международного форума «Пояса и пути», на котором будет обсуждаться дальнейшие планы по строительству и развитию транспортной инфраструктуры. Сам форум может стать возможностью наладить политическую коммуникацию стран-участников и послужить развитию интеграционным процессам на евразийском пространстве, однако без скорейшего разрешения политических проблем начать строительство ЭПШП и МШП-21 будет проблематично.

Список литературы

1. Вице-премьер, министр обороны Сирии встретился с делегацией НОАК по международному сотрудничеству. ИА Синьхуа. 16 августа 2016 г. [Электронный ресурс] URL: http://russian.news.cn/2016-08/16/c_135601137.htm (Дата обращения: 17.02.2017 г.).
2. Волынчук А.Б., Волынчук Я.А. Российско-китайское сотрудничество – синдром отложенного партнёрства // Россия и АТР. № 2 (92). 2016. С. 24.
3. Галищева Н. Экономическое сотрудничество Пакистана и Китая / Н. Галищева // Мировое и национальное хозяйство. Издание МГИМО МИД России. [Электронный ресурс] URL:<http://www.mirec.ru/upload/ckeditor/files/Economic%20Ties%20between%20%20Pakistan%20and%20China-35-15.pdf> (Дата обращения: 17.02.2017 г.).
4. Лебедева Н.Б. Большой Индийский океан и китайская стратегия «Нить жемчуга» // Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. [Электронный ресурс] URL: http://www.perspektivy.info/book/bolshoj_indijskij_okean_i_kitajskaja_strategija_nit_zhemchuga_2011-10-15.htm (Дата обращения: 17.02.2017 г.).

5. Лебедева Н.Б. Китайские инициативы Экономического пояса шёлкового пути и Морского шёлкового пути vs индийские проекты «Mausam», «Spice road», «Sagar malga» и «Cotton routes» (проблемы, перспектива, реакция) / Н.Б. Лебедева // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. № 26. 2015. С. 27.
6. Министр иностранных дел КНР Ван И о внешней политике Китая в 2016 году // «Жэньминь жибао». 23 декабря 2016 г. [Электронный ресурс] URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2016/1223/c95181-9158668.html> (Дата обращения: 05.02.2017 г.).
7. Фролова И.Ю. Китайский проект «Экономический пояс Шёлкового пути»: развитие, проблемы, перспективы / И.Ю. Фролова // Проблемы национальной стратегии. № 5 (38). 2016. С. 48.
8. Witthoeft A. Is China's Silk Road Coming to Europe? Not So Fast // The Diplomat. January 29, 2016. [Electronic resource] URL: <http://thediplomat.com/2016/01/is-chinas-silk-road-coming-to-europe-not-so-fast/> (Дата обращения: 17.02.2017 г.).